KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.6.2020 r.
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Pandemia COVID-19 doprowadziła do poważnego wstrząsu gospodarczego, który wywołuje znaczące negatywne skutki w Unii Europejskiej i na całym świecie. Dotkliwość tych skutków będzie zależała zarówno od czasu trwania pandemii, jak i od jej zasięgu geograficznego. Pandemia ma przy tym bezprecedensowy wpływ na całą branżę transportową, a w szczególności na sektor kolejowy. Może prowadzić do dużej liczby przypadków niewypłacalności i niedoboru płynności w sektorze kolejowym. Dotyczy całego łańcucha dostaw i dotyka przedsiębiorstwa kolejowe, spedytorów i przedsiębiorstwa logistyczne. Konsekwencje finansowe poniosą również zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej. Jeśli nie zostaną podjęte odpowiednie działania, pandemia będzie miała poważny wpływ na ruch międzynarodowy, wielkość przewozów towarowych i liczbę pasażerów, postępy w transformacji cyfrowej, otwarcie rynku i jego strukturę, a skutki te będą odczuwalne przez dłuższy okres.

Sektor kolejowy ma dla Unii Europejskiej strategiczne znaczenie. W istotny sposób przyczynia się on do stanu gospodarki i zatrudnienia w UE, gdyż bezpośrednio daje zatrudnienie ponad jednemu mln osób, z czego około 600 tys. pracuje w przedsiębiorstwach kolejowych, a 440 tys. osób w firmach zarządców infrastruktury (dane na koniec 2016 r.).

Transport kolejowy ma również zasadnicze znaczenie w kontekście unijnej strategii na rzecz bardziej zrównoważonego sektora transportu, spójności gospodarczej i społecznej oraz łączenia Europejczyków w obrębie państw członkowskich i pomiędzy nimi. Koleje mają istotny udział w koszyku rodzajów transportu UE, zapewniając czystą mobilność i wysoki poziom efektywności. W związku z tym transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów Zielonego Ładu, gdyż jest najbardziej zrównoważonym i przyjaznym dla środowiska rodzajem transportu.

Europejskie koleje przewożą rocznie około 1,6 mld ton towarów i 9 mld pasażerów. Do 2016 r. transport lądowy ogółem w UE osiągnął poziom około 6 bln pasażerokilometrów, z czego 450 mld pasażerokilometrów przypadło na pasażerski ruch kolejowy. Pasażerski ruch kolejowy ma głównie charakter krajowy; w 2016 r. jedynie 6 % tego ruchu miało charakter transgraniczny.

W 2016 r. wielkość unijnego ruchu towarowego wynosiła 419 mld tonokilometrów z około 2,5 bln w ramach transportu lądowego ogółem. Około połowa całkowitej wielkości kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny. Nadaje to kolejowym przewozom towarowym silny wymiar europejski i sprawia, że są one jeszcze bardziej podatne na brak interoperacyjności i współpracy między krajowymi sieciami kolejowymi, który może mieć wpływ na ich konkurencyjność.

Na skutek pandemii kolejowy transport pasażerski i towarowy uległ znacznemu zmniejszeniu ze względu na ograniczenia i niższy popyt. Tymczasowe ograniczenia dotyczące połączeń między państwami członkowskimi UE wywarły duży wpływ na ten sektor: zawieszono większość międzynarodowych pociągów pasażerskich, krajowy transport kolejowy spadł do 90 % w porównaniu z danymi z poprzedniego roku. Wiele nowych podmiotów musiało zaprzestać działalności, a wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe odnotowały znaczne straty w swoich usługach transportowych.

Operatorzy kolejowych przewozów towarowych realizują usługi transgraniczne i krajowe, zgłaszają jednak spadek wielkości ruchu. Jedną z głównych przyczyn tego stanu rzeczy było załamanie zapotrzebowania ze strony niektórych gałęzi przemysłu, ponieważ większość państw członkowskich wprowadziła ograniczenia w przemieszczaniu się, co doprowadziło do załamania popytu. Obecnie, w miesiącach następujących po blokadzie, popyt powoli wzrasta, ale brak jeszcze pełnego obrazu rozwoju zapotrzebowania na transport kolejowy.

Przewiduje się, że zapotrzebowanie ze strony pasażerów przez cały 2020 r. będzie znacznie niższe od poziomu z 2019 r., jak również popyt na transport towarów pozostanie znacząco mniejszy w stosunku do poziomów z ubiegłego roku.

Aby złagodzić skutki pandemii, wdrażane są ambitne działania polityczne obejmujące wiele dziedzin. W tym kontekście obecne rozporządzenie ma na celu uzupełnienie istniejących ram w dziedzinie kolei, aby umożliwić organom krajowym i zainteresowanym stronom w sektorze kolejowym łatwiejsze radzenie sobie z szeregiem negatywnych skutków pandemii COVID-19 oraz zaspokojenie pilnych potrzeb sektora kolejowego przez cały okres oddziaływania tych skutków. Środki te dotyczą w szczególności uchylenia, zmniejszenia lub odroczenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także uchylenia opłat za rezerwację. Obejmują one okres odniesienia od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., w przypadku którego można zmienić opłaty w drodze odstępstwa od art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z którym regulamin sieci (wraz z mającymi zastosowanie opłatami) publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury.

W szczególności można zachować następujące elementy:

1) *Opłaty za dostęp do torów – kwota odpowiadająca kosztom bezpośrednim:* zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy opłaty za minimalny pakiet dostępu ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. Zasadniczo przepis ten stoi na przeszkodzie ustalaniu opłat na niższym poziomie. Proponuje się wprowadzenie odstępstwa od tego przepisu, aby umożliwić państwom członkowskim i zarządcom infrastruktury skorzystanie w okresie odniesienia z jak najszerszego zakresu możliwości.

2) *Podwyżki:* art. 32 zezwala państwom członkowskim na dokonanie podwyżek ustalonych w odniesieniu do możliwości finansowych poszczególnych segmentów rynku kolejowego. W związku z tym zasada ta oznacza, że podwyżki mogą ulegać wahaniom i mogą się zmniejszać w razie spadku zdolności płatniczej danego segmentu rynku. Spadek ten może nastąpić w szczególności w wyniku obecnego kryzysu. Jednak w obecnym brzmieniu dyrektywy 2012/34/UE zmiany

w podwyżkach zasadniczo nie są możliwe w trakcie danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy. W drodze odstępstwa od tej zasady proponuje się, aby umożliwić państwom członkowskim dopuszczenie korekt obniżających w okresie odniesienia.

3) *Opłaty rezerwacyjne*: art. 36 dyrektywy 2012/34/UE przewiduje system opłat rezerwacyjnych. Celem takich opłat jest zniechęcenie przedsiębiorstw kolejowych do dokonywania z krótkim wyprzedzeniem rezygnacji z zarezerwowanych tras pociągów i w związku z tym promowanie najlepszego i pełnego wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej. Zazwyczaj poziom tej opłaty zwiększa się w przypadku, gdy termin rezygnacji jest bliższy dacie planowanego przejazdu.

Zgodnie z art. 36 dyrektywy 2012/36/UE co do zasady decyzja o poborze opłat z tytułu rezerwacji należy do każdego zarządcy infrastruktury. Jednakże art. 36 zdanie trzecie stanowi, że pobieranie tych opłat jest obowiązkowe w przypadku, gdy przedsiębiorstwa kolejowe „regularnie nie wykorzystują przyznanych tras lub ich części".

Pandemia spowodowała poważne zakłócenia ruchu kolejowego, które doprowadziły do częstego odwoływania tras pociągów. Zdarzenia, które leżą u podstaw takiego stanu rzeczy, były i są poza kontrolą przedsiębiorstw kolejowych. Co więcej, spowodowały one (tymczasową) nadwyżkę przepustowości. Można zatem przyjąć, że efekt zachęty przewidziany przez opłaty rezerwacyjne zgodnie z art. 36 dyrektywy 2012/34/UE nie spełnia swojej roli w przypadku przedmiotowego okresu odniesienia.

Należy zatem umożliwić państwom członkowskim zniesienie obowiązku ustanowionego w art. 36 zdanie trzecie dyrektywy w odniesieniu do odwołań w tym okresie.

4) *Refundacja przez państwa członkowskie:* w odniesieniu do każdej z pozycji, o których mowa powyżej (opłaty odpowiadające kosztom bezpośrednim, podwyżki i opłaty rezerwacyjne), wszelkie obniżki opłat zatwierdzone przez państwa członkowskie zgodnie z proponowanym rozporządzeniem mogłyby generować utratę dochodów po stronie zarządcy infrastruktury.

Ta utrata dochodów co do zasady podlega rekompensacie zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE. Zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie mają obowiązek zapewnić, aby rachunki zarządców infrastruktury, które odnotowują straty wynikające między innymi z nieprzewidzianego spadku popytu, zostały zbilansowane w okresie 5 lat w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej.

Utrata dochodów zarządców infrastruktury, wynikająca z obniżek, o których mowa w proponowanym rozporządzeniu, z definicji nie miałaby miejsca zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE w jej obecnym brzmieniu. Proponuje się zatem, aby refundacja na rzecz zarządców infrastruktury została dokonana w terminie krótszym niż okres ustanowiony w art. 8 ust. 4 tej dyrektywy, tj. do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty.

5) *Korekty regulaminu sieci*: regulamin sieci ustala szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym informacje na potrzeby wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury.

Proponuje się wprowadzenie przepisu nakazującego bezzwłoczną aktualizację i zmianę regulaminu sieci.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

W dyrektywie 2012/34/UE nie uwzględniono nadzwyczajnych okoliczności, takich jak te, które powstały w sektorze kolejowym w wyniku wybuchu pandemii COVID-19. Należy zatem zezwolić na ukierunkowane odstępstwa w celu złagodzenia skutków pandemii dla transportu kolejowego oraz utrzymania integralności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Ponadto konkurencyjna struktura rynku z udziałem tradycyjnych i nowych podmiotów wymaga zastosowania środków zaradczych, które nadal zapewniałyby równe warunki działania.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego zależy od wyników gospodarczych uczestników rynku oraz od ochrony dotychczasowych osiągnięć w zakresie niezależności zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych w zakresie zarządzania, przejrzystości przepisów dotyczących pobierania opłat i dostępu do sieci, niedyskryminacji i równego traktowania w systemach alokacji tras i pobierania opłat, a także otwarcia rynku. Negatywne skutki gospodarcze pandemii COVID-19 dla zainteresowanych stron na rynku kolejowym mogłyby zagrozić ich rentowności finansowej i mieć potencjalnie poważne negatywne skutki dla funkcjonowania systemu transportowego, co miałoby negatywny wpływ na całą gospodarkę. Z badania przeprowadzonego w maju i czerwcu 2020 r. z udziałem przedsiębiorstw kolejowych za pośrednictwem platformy dialogu przedsiębiorstw kolejowych wynika, że dotychczas nie zapewniono specjalnej pomocy zainteresowanym stronom z sektora kolejowego. Proponowane rozporządzenie podejmuje te kwestie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą tej inicjatywy jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który stanowi również podstawę prawną dyrektywy 2012/34/UE.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w stopniu wystarczającym przez państwa członkowskie z następujących względów: opłaty za dostęp do torów są uregulowane w sposób kompleksowy na szczeblu UE i w związku z tym państwa członkowskie nie mogą odstąpić od przepisów unijnych, chyba że istnieją szczególne przepisy europejskie. Dyrektywa 2012/34/UE nie zezwala państwom członkowskim na reagowanie na nieprzewidywalne skutki dla transportu kolejowego w kontekście pandemii COVID-19, w szczególności poprzez dostosowanie przepisów dotyczących pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej. Można to osiągnąć jedynie za pomocą aktu prawnego przyjętego przez Unię, który pozwala na (ukierunkowane) odstępstwa. Ponadto, zgodnie z proponowanym rozporządzeniem, to państwa członkowskie będą decydowały, czy należy wdrożyć przewidziane środki, mając również na uwadze środki finansowania publicznego, którymi dysponują.

- **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie oddziaływania obecnej pandemii COVID-19 poprzez ukierunkowane odstępstwa od dyrektywy 2012/34/UE. Proponowany środek jest zatem proporcjonalny, również jeśli chodzi o okres odniesienia, do którego ma on zastosowanie. Okres ten odzwierciedla aktualne szacunki dotyczące czasu oddziaływania pandemii COVID-19 na rynek kolejowy. Proponuje się upoważnienie Komisji do przedłużenia tego okresu w razie potrzeby.

- **Wybór instrumentu**

Aby osiągnąć ten cel, instrument prawny musi mieć bezpośredni i ogólny charakter. Właściwym instrumentem prawnym jest zatem rozporządzenie.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Środek ma charakter pilny, który wynika z nagłej i nieprzewidywalnej pandemii COVID-19.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jednak zarówno władze państw członkowskich, jak i zainteresowane strony wezwały Komisję do przyjęcia wniosku w sprawie odpowiednich środków w kontekście alokacji i pobierania opłat określonych w dyrektywie 2012/34/UE.

W szczególności stowarzyszenia działające w sektorze kolejowym, reprezentujące przedsiębiorstwa kolejowe, wielokrotnie zwracały się do Komisji z prośbą o pilne działania. Środki te miałyby umożliwić sektorowi radzenie sobie z utratą dochodów i zmniejszenie ryzyka upadłości, zwłaszcza w przypadku operatorów prywatnych. Jednym z najbardziej zalecanych środków jest zawieszenie opłat za infrastrukturę torów, dworców, obiektów infrastruktury usługowej oraz użytkowanie torów postojowych.

W następstwie tego wezwania do działania niektóre państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury zaczęli reagować, podejmując lub rozważając tego rodzaju środki. Komisja przeprowadziła badanie w marcu, kwietniu i maju 2020 r. za pośrednictwem podgrupy PRIME zajmującej się opłatami. Na podstawie wyników badania stwierdzono, że niektóre państwa członkowskie wykazały wyraźną gotowość do zastosowania środków zaradczych zgodnie z propozycjami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.

Ze względu na brak odpowiednich przepisów dotyczących sytuacji nadzwyczajnych w dyrektywie, istnieje potrzeba stworzenia ram dla środków niezbędnych w sytuacji kryzysu związanego z COVID-19 poprzez przyjęcie niniejszego rozporządzenia.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono, gromadzenie wiedzy eksperckiej z zachowaniem zwykłego stopnia szczegółowości nie było możliwe ze względu na pilny charakter sytuacji. Komisja skorzystała

jednak z doświadczenia zdobytego dzięki kontaktom z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z branży kolejowej.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Środek nie zawiera żadnych szczególnych ustaleń w zakresie monitorowania lub sprawozdawczości. Komisja powinna jednak śledzić rozwój pandemii COVID-19 i jej wpływ na jednolity europejski obszar kolejowy i otrzymać uprawnienia do przyjęcia, w razie konieczności, aktu delegowanego w celu przedłużenia terminów, których dotyczy ten środek.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Brak.

2020/0127 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[2],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Pandemia COVID-19 spowodowała znaczny spadek popytu, co z kolei doprowadziło do gwałtownego obniżenia wielkości ruchu kolejowego. Sytuacja, która zaistniała w dniu 1 marca 2020 r., ma poważny wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, a jej skutki mogą być odczuwalne przez ten sektor co najmniej do dnia 31 grudnia 2020 r. Okoliczności te wykraczają poza możliwości kontroli ze strony przedsiębiorstw kolejowych, które borykają się ze znacznymi problemami z płynnością, poważnymi stratami, a w niektórych przypadkach mogą być zagrożone niewypłacalnością.

(2) Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom gospodarczym pandemii COVID-19, konieczne może okazać się udzielenie wsparcia finansowego przedsiębiorstwom kolejowym. Uiszczanie przez przedsiębiorstwa kolejowe opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej podczas pandemii COVID-19 może być niemożliwe i z tego powodu zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zmniejszenia, uchylenia lub odroczenia takich opłat. Tę elastyczność należy umożliwić w okresie, w którym na rynku kolejowym odczuwalne były skutki pandemii COVID-19 oraz do końca ich prawdopodobnego oddziaływania, tj. od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. („okres odniesienia”).

(3) Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE opłaty za dostęp do infrastruktury, które mają być uiszczane na rzecz zarządcy infrastruktury, nie mogą być niższe od kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Częściowe lub całkowite uchylenie opłat lub ich odroczenie, stosowane w sposób przejrzysty,

[1] Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.
[2] Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53.

obiektywny i niedyskryminacyjny wobec wszystkich przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w sektorach towarowych i pasażerskich przewozów kolejowych, złagodziłoby skutki pandemii COVID-19 w okresie odniesienia. Państwa członkowskie powinny zatem mieć możliwość zezwolenia na zastosowanie takich środków przez zarządców infrastruktury.

(4) Art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE umożliwia państwom członkowskim dokonywanie podwyżek, jeżeli pozwala na to kondycja rynku. Ze względu na skutki pandemii COVID-19 kondycja rynku pogorszyła się i nie pozwala na dokonywanie podwyżek. W związku z tym właściwe jest umożliwienie państwom członkowskim zezwalania zarządcom infrastruktury na ponowną ocenę kondycji poszczególnych segmentów rynku w kontekście podwyżek w celu ewentualnego obniżenia należnych kwot w okresie odniesienia.

(5) Art. 36 dyrektywy 2012/34/UE przewiduje system opłat rezerwacyjnych, zapewniający zachęty do efektywnego wykorzystywania zdolności przepustowej. Zdanie trzecie tego artykułu stanowi, że pobieranie tych opłat jest obowiązkowe w przypadku, gdy przedsiębiorstwa kolejowe regularnie nie wykorzystują przyznanych tras lub ich części. Zarządcy infrastruktury publikują w swoich regulaminach sieci kryteria służące określeniu takiego braku wykorzystania. Pandemia spowodowała poważne zakłócenia ruchu kolejowego, które doprowadziły do częstego odwoływania tras pociągów. Zdarzenia, które leżą u podstaw takiego stanu rzeczy, były i są poza kontrolą przedsiębiorstw kolejowych. Co więcej, spowodowały one (tymczasową) nadwyżkę przepustowości. Można zatem przyjąć, że efekt zachęty przewidziany przez opłaty rezerwacyjne zgodnie z art. 36 dyrektywy 2012/34/UE nie spełnia swojej roli w okresie odniesienia. W związku z tym, na zasadzie odstępstwa od art. 36 zdanie trzecie, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia zarządcom infrastruktury na niepobieranie opłat z tytułu rezerwacji zdolności przepustowej, która została alokowana, ale nie została wykorzystana podczas okresu odniesienia, nawet jeżeli takie niewykorzystanie może być uważane za regularne niewykorzystanie przydzielonych tras lub ich części zgodnie z obowiązującymi kryteriami.

(6) W odniesieniu do każdej z pozycji, o których mowa powyżej, wszelkie obniżki opłat zatwierdzone przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mogłyby generować utratę dochodów po stronie zarządcy infrastruktury. Ta utrata dochodów co do zasady podlega rekompensacie zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE. Z uwagi na nadzwyczajny charakter tych strat, zarządcy infrastruktury powinni otrzymać zwrot kosztów w krótszym terminie, a mianowicie do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty.

(7) Należy dokonać tymczasowego dostosowania warunków korzystania z infrastruktury kolejowej, a regulaminy sieci należy aktualizować i zmieniać w razie konieczności.

(8) W związku z nagłym i nieprzewidywalnym charakterem pandemii COVID-19, który uniemożliwił przyjęcie środków unijnych na czas, niniejsze rozporządzenie powinno objąć okres odniesienia, o którym mowa powyżej, mimo że część tego okresu odnosi się do przeszłości, nie naruszając jednak zasady ochrony uzasadnionych oczekiwań.

(9) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie reakcja na nagłą sytuację wywołaną pandemią COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej

(TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule uznano, że niniejsze rozporządzenie nie będzie wykraczać poza przepisy konieczne do osiągnięcia tego celu.

(10) Z uwagi na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi przez pandemię COVID-19, uzasadniającą proponowane środki, a w szczególności aby szybko przyjąć niezbędne środki w celu wsparcia zdolności finansowej przedsiębiorstw kolejowych, należy przewidzieć wyjątek od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

(11) W celu przedłużenia okresu obowiązywania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli będzie to konieczne i uzasadnione, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do przedłużania okresu obowiązywania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.([3]) W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(12) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono wejść w życie w trybie pilnym, następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe zasady dotyczące pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, określonych w rozdziale IV dyrektywy 2012/34/UE. Ma ono zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, objętego zakresem tej dyrektywy, w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. („okres odniesienia”).

Artykuł 2

Obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za minimalny pakiet dostępu i opłat za rezerwację

1. Niezależnie od przepisów art. 27 i art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE oraz z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie mogą zezwolić zarządcom infrastruktury na zmniejszenie, uchylenie lub odroczenie opłat za minimalny pakiet dostępu oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty

infrastruktury usługowej w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny w przypadkach, w których płatność stała się wymagalna w okresie odniesienia.

2. Niezależnie od art. 27 dyrektywy 2012/34/UE i z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie mogą zezwolić zarządcom infrastruktury na dokonanie ponownej oceny kondycji segmentów rynku w kontekście podwyżek, w rozumieniu art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w celu ewentualnego zmniejszenia kwot należnych w związku z okresem odniesienia.

3. Niezależnie od art. 27 i art. 36 zdanie trzecie dyrektywy 2012/34/UE oraz z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie mogą zezwolić zarządcom infrastruktury, aby w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny nie nakładały opłat z tytułu rezerwacji na żadne przedsiębiorstwa kolejowe w odniesieniu do zdolności przepustowej alokowanej, ale niewykorzystanej w trakcie okresu odniesienia.

4. Niezależnie od art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE i z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie przyznają zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą szczególnej stracie finansowej powstałej w wyniku zastosowania ust. 1, 2 i 3 do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty. Rekompensata ta pozostaje bez uszczerbku dla zobowiązania państw członkowskich wynikającego z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE do zapewnienia, aby w rozsądnym okresie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury pozostał zbilansowany.

Artykuł 3

Dostosowania warunków korzystania z infrastruktury kolejowej

Niezależnie od art. 27 dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury zmieniają, w stosownych przypadkach i bez zwłoki, regulamin sieci, o którym mowa w art. 27 tej dyrektywy, aby uwzględnić przyjęte przez nich warunki, w świetle środków zastosowanych przez dane państwo członkowskie zgodnie z art. 2.

Artykuł 4

Organ regulacyjny

Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów dyrektywy 2012/34/WE dotyczących organu regulacyjnego. Art. 56 tej dyrektywy ma zastosowanie do przypadków objętych art. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do określonych w nich kryteriów, mających zastosowanie do zarządców infrastruktury.

Artykuł 5

Przedłużenie okresu odniesienia

1. Do dnia 1 listopada 2020 r. zarządcy infrastruktury przekażą Komisji dane dotyczące wykorzystania swoich sieci w podziale na segmenty rynku, zgodnie z art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, za okresy od dnia 1 marca 2019 r. do dnia 30 września 2019 r. oraz od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 30 września 2020 r.

2. W przypadku gdy na podstawie danych, o których mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi utrzymujące się ograniczenie wielkości ruchu kolejowego w porównaniu

z poziomem w analogicznym okresie w poprzednim roku, oraz stwierdzi, że tendencja ta prawdopodobnie się utrzyma, a także stwierdzi na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, że sytuacja jest spowodowana skutkami pandemii COVID-19, Komisja odpowiednio zmieni – w drodze aktów delegowanych przyjętych zgodnie z art. 6 – okres odniesienia.

3. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu kolejowego w Unii Europejskiej jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 7.

Artykuł 6

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji na okres jednego roku od [*data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 7

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzą w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski albo Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 6 ust. 6. W takim przypadku Komisja

uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.

Artykuł 8

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*